

LA VIE MARITIME A CALAIS

DE 1680 A 1715

PAR
CLAUDE BURGAUD

CHAPITRE PREMIER

GÉOGRAPHIE.

L'importance de Calais a été déterminée par sa position. Sur la côte de la mer du Nord, inhospitalière et, à l'époque, mal balisée, mais sur le passage le plus fréquenté du globe, un port, même mauvais, pouvait enrichir une ville. Les travaux proposés par Vauban et qui auraient assuré la grandeur de cette cité n'ont pas été faits ; ceux qui ont été effectués étaient insuffisants, et la ville ne s'accrut pas. Le chiffre de la population oscillait autour de 5.000 habitants. Calais était, en 1680, une petite ville, sans industrie autre qu'artisanale (peigneurs de laine), et son port était surtout un port de transit.

CHAPITRE II

LA PÊCHE.

Bien déchue depuis le Moyen Age, la pêche du hareng fut réintroduite vers 1686 à l'instigation de l'échevinage, qui en garda la juridiction. L'exportation du hareng traité se faisait par voie de terre et de mer dans toute la France. Mais la pêche souffrit beaucoup pendant la guerre de Succession d'Espagne. Le nombre de bateaux pêcheurs passa de 162 en 1705 à 10 en 1715. Il semble que cette décadence ait été due surtout aux attaques et à la concurrence des Hollandais.

CHAPITRE III

LE COMMERCE.

Le port de Calais ne permettant pas l'entrée des gros bâtiments, le trafic était assuré en majorité par des bateaux de petit tonnage. Leur nombre et leur tonnage total augmentèrent considérablement et passèrent de 1.540 tonneaux pour 40 bateaux en 1698 à 3.450 tonneaux pour 94 ba-

teaux en 1715. Le tonnage moyen augmenta aussi, mais aucun bâtiment ne dépassa jamais 200 tonneaux.

Calais était un port de redistribution vers l'intérieur du pays, et il réexportait vers les pays du Nord les vins et eaux-de-vie de Bordeaux et de La Rochelle. Mais, d'une manière générale, l'importation était beaucoup plus considérable que l'exportation. Le trafic du port portait sur des quantités peu importantes de produits et pouvant varier beaucoup pour certains, mais leur grande variété assurait sa régularité. Les grands commerçants de la ville, parmi lesquels se recrutaient les officiers municipaux, cumulaient souvent les charges municipales ou royales, l'exercice du négoce et l'armement en pêche, commerce et course.

CHAPITRE IV

LA COURSE.

Malgré la position favorable de leur port, les corsaires de Calais n'ont jamais eu l'importance de ceux de Dunkerque. Le courage ne leur manquait point, ni l'habileté, mais les moyens matériels leur faisaient défaut. Ils n'ont jamais disposé de bâtiments de plus de 40 tonneaux et la grande majorité était de 20 à 25 tonneaux. Avec ces barques longues, ils ont fait dans la Manche et dans la mer du Nord des courses très nombreuses, surtout aux abords des côtes d'Angleterre, allant, à la belle saison, de plus en plus loin vers le nord, et jusque dans la mer d'Irlande, écumant l'hiver les côtes sud et sud-est de l'île. Ils avaient peu d'occasions d'effectuer des « recousses » et, au contraire, dans la mer du Nord, les Flessinguois leur enlevaient souvent leurs prises sur le chemin du retour. D'ailleurs, les maîtres mis sur les prises, ayant souvent une formation nautique insuffisante, ne parvenaient pas toujours à les mener à bon port, et certains capitaines préféraient faire des rançons et accompagner leurs prises au port.

Les corsaires se livraient aussi à des opérations de contrebande, comme d'aller en pleine guerre chercher des laines brutes à la côte d'Angleterre, ou y porter des denrées trouvées sur les prises, amenées en France, et dont l'entrée dans le royaume était interdite.

CHAPITRE V

LES OFFICIERS ROYAUX.

Les officiers royaux ayant à traiter des questions maritimes étaient surtout des officiers d'amirauté. Mais, en dehors des jugements, des enregistrements de déclarations et des formalités relatives à la course, ils s'occupaient de beaucoup d'autres questions, en concurrence, d'ailleurs, avec d'autres officiers royaux, civils ou militaires : renseignements sur les étrangers de passage, sur les mouvements des flottes ennemies, transmission

d'ordres et d'argent à nos agents en Angleterre, opposition au passage des protestants et nouveaux convertis, à celui de leur argent. Ils s'occupaient, enfin, de l'échange des prisonniers de guerre, puisque c'est à Calais que le paquebot d'échange venant de Douvres venait déposer les Français libérés et embarquer les Anglais. Le lieutenant général de l'amirauté fut même, vers la fin de la guerre de Succession d'Espagne, à l'origine d'un projet d'échange général.

CONCLUSION

Bien qu'il soit impossible de préciser les progrès de la ville dans cette période, elle semble être au début d'une ère de prospérité qui durera jusqu'au milieu du XVIII^e siècle.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Rapport sur l'état de la ville de Calais en 1727.

Règles suivies par les tribunaux anglais et français pour le jugement des prises (1711).

TABLES

CARTE DE LA MER DU NORD
ET DES ILES BRITANNIQUES
